



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 303**

11 Φεβρουαρίου 2004

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 125766 (1)

Απόφαση εφαρμογής του Κοινοτικού προγράμματος "Δίκτυο Γεωργικής Λογιστικής Πληροφόρησης" (ΔΙ.ΓΕ.Λ.Π.)

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ - ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις

α) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα (Α' 137) όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 "Ρύθμιση του θεσμού των Επιμελητηρίων, τροποποίηση διατάξεων του Ν. 1712/1987 για τον εκσυγχρονισμό των επαγγελματικών οργανώσεων των εμπόρων βιοτεχνών και λοιπών επαγγελμάτων και άλλες διατάξεις" (Α' 154) και τροποποιήθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/1997 "Περιορισμός και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κρατικών δαπανών και άλλες διατάξεις" (Α' 38).

β) Του Π.Δ. 398/1990 (Α' 159) "Συμπλήρωση και τροποποίηση του Π.Δ. 402/1998" Οργανισμός Υπουργείο Γεωργίας (Α' 187).

γ) Του Π.Δ. 820/80 "περί εφαρμογής του 79/65 κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΟΚ) "περί του Δικτύου Γεωργικής Λογιστικής Πληροφόρησης".

2. Τους κανονισμούς

α) 79/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου "Περί δημιουργίας Δικτύου Γεωργικής Λογιστικής Πληροφόρησης επί των εισοδημάτων και της οικονομική λειτουργίας των γεωργικών εκμεταλλεύσεων στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα".

β) 285/2000 (Ε.Ε.) της Επιτροπής "για την τροποποίηση του Κανονισμού ΕΟΚ 1859/82 περί επιλογής των λογιστικών εκμεταλλεύσεων με σκοπό τη διαπίστωση των εισοδημάτων στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις".

γ) 1915/83 (ΕΟΚ) της Επιτροπής "επρί ορισμένων διατάξεων εφαρμογής για την τήρηση λογιστικών στοιχείων για τη διαπίστωση των εισοδημάτων στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις".

δ) 1409/2003 (Ε.Ε.) της Επιτροπής "για τη θέσπιση παρέκκλισης από τον Κανονισμό ΕΟΚ 1915/83 περιορισμένων διατάξεων εφαρμογής για την τήρηση λογιστικών στοιχείων για τη διαπίστωση των εισοδημάτων στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις".

ε) 79/75 (ΕΟΚ) του Συμβουλίου, Άρθρο 15 "περί προστασίας των ατομικών δεδομένων".

ζ) 1837/2001 (Ε.Ε.) της Επιτροπής "για τροποποίηση του Κανονισμού 2237/77 ΕΟΚ περί του Δελτίου της εκμετάλλευσης με εφαρμογή για τα αποτελέσματα από την οικονομική χρήση του λογιστικού έτους 2002".

3. Το γεγονός ότι το συγκεκριμένο πρόγραμμα έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση του γεωργικού εισοδήματος και των τεχνικοοικονομικών και διαρθρωτικών χαρακτηριστικών των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, προκειμένου να υπάρχουν διαθέσιμα μικροοικονομικά στοιχεία από την επεξεργασία των οποίων επιτυγχάνεται η στήριξη αποφάσεων γεωργικής πολιτικής σε Εθνικό και Κοινοτικό επίπεδο, αλλά και για στατιστικούς λόγους.

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

5. Το γεγονός ότι, σύμφωνα με το ενημερωτικό σημείωμα 04.12.2003 της Μόνιμης Ελληνικής Αντιπροσωπείας στη Ε.Ε. (Οργανική Μονάδα Αγροτικού Τομέα), η χώρα μας καθυστερεί σημαντικά την υποβολή στην Ε.Ε. των στοιχείων των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, αποφασίζουμε:

1. Καθορίζουμε Τον αριθμό των γεωργο-κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων του δείγματος για το πρόγραμμα "Δίκτυο Γεωργικής Λογιστικής Πληροφόρησης" (ΔΙ.ΓΕ.Λ.Π.), που έχουν υποχρέωση να παρακολουθούν και να τηρούν λογιστικά στοιχεία σε ετήσια βάση, οι διευθύνσεις Αγροτικής Ανάπτυξης των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, σύμφωνα με το συνημμένο παράρτημα 1.

2. Καθορίζουμε ημερομηνία υποβολής των λογιστικών στοιχείων των γεωργο-κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων του δείγματος για το πρόγραμμα "Δίκτυο Γεωργικής Λογιστικής Πληροφόρησης" (ΔΙ.ΓΕ.Λ.Π.) από τις Διευθύνσεις Αγροτικής Ανάπτυξης των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων στη Διεύθυν-

ση Γεωργικών Εφαρμογών του Υπουργείου Γεωργίας, για το λογιστικό έτος (ημερολογιακό έτος) 2002 μέχρι την 29.2.2004.

3. Καθορίζουμε ημερομηνία υποβολής των λογιστικών στοιχείων των γεωργο-κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων του δείγματος για το πρόγραμμα "Δίκτυο Γεωργικής Λογιστικής Πληροφόρησης" (ΔΙ.ΓΕ.Λ.Π.) από τις Διευθύνσεις Αγροτικής Ανάπτυξης των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων στη Διεύθυνση Γεωργικών Εφαρμογών του Υπουργείου Γεωργίας, από το λογιστικό έτος (ημερολογιακό έτος) 2003 και μετά, το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από την λήξη του λογιστικού έτους στο οποίο αναφέρονται.

4. Με την παρούσα απόφαση εξουσιοδοτείται ο Υπουργός Γεωργίας για την έκδοση τυχόν σχετικών αποφάσεων για τη λειτουργία του υπόψη προγράμματος και τη ρύθμιση κάθε άλλης λεπτομέρειας που έχει άμεση σχέση για την εφαρμογή του.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 6 Φεβρουαρίου 2004

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ	ΓΕΩΡΓΙΑΣ
Κ. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ	**Γ. ΔΡΥΣ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Αριθμός εκμεταλλεύσεων που οι Διευθύνσεις Αγροτικής Ανάπτυξης πρέπει να παρακολουθούν σε ετήσια βάση στα πλαίσια του υποχρεωτικού δείγματος 5.500 εκμεταλλεύσεων του προγράμματος ΔΙ.ΓΕ.Λ.Π.

αρ. περιφ.	αρ. νομού	Δ/νση Γεωργίας	Δ/νσεις που αποστέλλουν Δελτία εκμ/σεων
450	51	Γρεβενών	30
	52	Δράμας	100
	53	Ημαθίας	160
	54	Θεσσαλονίκης	330
	55	Καβάλας	120
	56	Καστοριάς	70
	57	Κιλκίς	95
	58	Κοζάνης	130
	59	Πέλλης	20
	59	Γιαννιτσών	90
	61	Πιερίας	100
	62	Σερρών	350
	63	Φλωρίνης	60
	64	Χαλκιδικής	100
	71	Έβρου	110
	71	Ορεστιάδος	80
	72	Ξάνθης	80
	73	Ροδόπης	100
460	11	Αργολίδος	90
	12	Αρκαδίας	80
	13	Αχαΐας	160
	14	Ηλείας	120
	15	Κορινθίας	100
	16	Λακωνίας	250
	17	Μεσσηνίας	130
	17	Τριφυλίας	45
	21	Ζακύνθου	30
	22	Κερκύρας	35
	23	Κεφαλληνίας	10
	24	Λευκάδος	25
	31	Άρτης	40
	32	Θεσπρωτίας	15
	33	Ιωαννίνων	120
	34	Πρεβέζης	100
470	41	Καρδίτσης	180
	42	Λαρίσης	270
	43	Μαγνησίας	150
	44	Τρικάλων	120
480	1	Αιτ/νίας	140
	2	Αττικής	30
	2	Αν. Διαμ. Αττ.	50
	2	Πειραιώς	20
	3	Βοιωτίας	140
	4	Ευβοίας	90
	5	Ευρυτανίας	30
	6	Φθιώτιδος	130
	7	Φωκίδος	50
	81	Δωδεκαν/σου	40
	82	Κυκλάδων	30
	83	Λέσβου	120
	84	Σάμου	15
	85	Χίου	20
	91	Ηρακλείου	130
	92	Λασιθίου	100
	93	Ρεθύμνης	70
	94	Χανίων	100
		Σ ύ ν ο λ ο	5.500

Αριθ. Φ2/32397/3517 (2)

Τροποποίηση της Φ2/55009/4626/00/02 (Β' 1028) κοινή υπουργική απόφαση "Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα", σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/26/ΕΚ.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Της παρ. 1 του άρθρου 86 του Ν. 2696/1999 (Α' 57) που κύρωσε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

β. Των άρθρων 1 παρ. 1, 2 και 3 του Ν. 1338/1983 "Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου" (Α' 34) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και του άρθρου 65 του Ν. 1892/1990 "Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις" (Α' 101).

γ. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα" (Α' 137) όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α' 38) "Περιορισμός και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κρατικών δαπανών και άλλες διατάξεις".

δ. Της 50060/13559/5.9.2002 (Β' 1156) απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών

για την ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Την ανάγκη συμμόρφωσης της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/26/ΕΚ της Επιτροπής της 3ης Απριλίου 2003 (τεύχος ΕΕ αρ. L 90/8-4-2003, σελ. 37-40) για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 2000/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε ό,τι αφορά τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και τις εκπομπές καυσαερίων των εμπορικών οχημάτων.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ του άρθρου 9 της Φ2/55009/4626/00/02 (Β' 1028) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών τροποποιούνται ως εξής:

1. Στο Παράρτημα Ι το στοιχείο ια του σημείου 10 αντικαθίσταται ως εξής:

"ια) διάταξη περιορισμού της ταχύτητας (εγκατάσταση και λειτουργία)"

2. Στο Παράρτημα ΙΙ το σημείο 2 αντικαθίσταται ως εξής:

"2. Ειδικές προϋποθέσεις σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων

2.1. Οχήματα με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης (βενζινοκινητήρα)

α) Όταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

Μετά από κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται σε κατάσταση βραδυπορίας του κινητήρα (χωρίς φορτίο) η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν την 1η Οκτωβρίου 1986: CO - 4,5 % κατ' όγκο.

ii) Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά την 1η Οκτωβρίου 1986: CO - 3,5 % κατ' όγκο.

β) Όταν οι εκπομπές καυσαερίων ρυθμίζονται από κάποιο προηγμένο σύστημα ελέγχου των εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. Οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

3. Προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου των εκπομπών του οχήματος, με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO σύμφωνα με το σημείο 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου. Για κάθε δοκιμή, ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή.

4. Εκπομπές στο σωλήνα εξάτμισης - οριακές τιμές:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος. Σε περίπτωση που το δεδομένο αυτό δεν είναι γνωστό, η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

i) Μέτρηση με τον κινητήρα σε βραδυπορία:

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,5 % κατ' όγκο και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της σειράς Α ή Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ ΕΚ (εναρμόνιση με την κ.υ.α. 4179/346/00 (Β' 182)) ή μετέπειτα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,3 % κατ' όγκο.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.

ii) Μέτρηση σε στροφές υψηλής βραδυπορίας (χωρίς φορτίο), οι στροφές του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2000 στροφές/min:

Μέγιστη περιεκτικότητα σε CO: 0,3 % κατ' όγκο

και για τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της σειράς Α ή Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ ή μετέπειτα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2 % κατ' όγκο.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2002.

Λάμδα: 1 ± 0,03 ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή.

iii) Για μηχανοκίνητα οχήματα με ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) σύμφωνα με την οδηγία 70/ 220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ και τις επόμενες τροποποιήσεις της, η αρμόδια αρχή τεχνικού ελέγχου μπορεί, εναλλακτικά προς τη δοκιμή που ορίζεται στο σημείο i, να προσδιορίζει την ορθή λειτουργία του συστήματος εκπομπών με κατάλληλη ανάγνωση της διάταξης OBD και ταυτόχρονο έλεγχο της ορθής λειτουργίας του συστήματος OBD.

2.2. Μηχανοκίνητα οχήματα με πετρελαιοκινητήρα (ανάφλεξη διά συμπιέσεως)

α) Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του κινητήρα (χωρίς φορτίο από την ταχύτητα βραδυπορίας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου) με το μοχλό ταχυτήτων στο νεκρό σημείο και το συμπλέκτη συμπλεγμένο.

β) Προετοιμασία του οχήματος:

1. Τα οχήματα μπορούν να υποβάλλονται σε δοκιμή χωρίς προετοιμασία, μολονότι για λόγους ασφαλείας πρέπει να ελέγχεται εάν έχει θερμανθεί ο κινητήρας και εάν είναι σε εν γένει ικανοποιητική κατάσταση από μηχανολογική άποψη.

2. Εξαιρέσει όσων προδιαγράφονται στο στοιχείο δ σημείο 4 κατωτέρω, δεν απορρίπτεται κανένα όχημα εκτός εάν έχει

υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με τις κατωτέρω απαιτήσεις.

i) Ο κινητήρας πρέπει να έχει θερμανθεί πλήρως, επί παραδείγματι η θερμοκρασία του ελαίου του κινητήρα, όταν μετράται με καθετήρα στο σωλήνα στάθμης του ελαίου, πρέπει να είναι τουλάχιστον 80 °C, ή χαμηλότερη, εφόσον αυτή είναι η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας, ή η θερμοκρασία του συγκροτήματος του κινητήρα, όταν μετράται με τη στάθμη της υπέρυθρης ακτινοβολίας, να είναι τουλάχιστον ισοδύναμη. Εάν, λόγω του σχήματος του οχήματος, η μέτρηση αυτή είναι πρακτικά αδύνατη, η φυσιολογική θερμοκρασία λειτουργίας του κινητήρα μπορεί να επιτευχθεί με άλλα μέσα, π.χ. με τη λειτουργία του ανεμιστήρα του κινητήρα.

ii) Το σύστημα εξάτμισης πρέπει να έχει καθαρισθεί με τουλάχιστον τρεις κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης ή με άλλη ανάλογη μέθοδο.

γ) Διαδικασία δοκιμής:

1. Οπτική εξέταση του εκ κατασκευής εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών, εφόσον υπάρχει, για να ελεγχθεί εάν το σύστημα είναι πλήρες και σε καλή κατάσταση και εάν υπάρχουν διαρροές.

2. Ο κινητήρας, και ο τυχόν υπερτροφοδότης, πρέπει να είναι σε κατάσταση βραδυπορίας πριν από την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης. Για τα βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα, αυτό σημαίνει αναμονή επί τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα από την άφεση του επιταχυντή.

3. Κατά την έναρξη κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης πρέπει το ποδόπληκτρο του επιταχυντή να πιέζεται πλήρως και γρήγορα (σε χρόνο κάτω του 1 δευτερολέπτου), βαθμιαία και όχι απότομα ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη παροχή από την αντλία έγχυσης.

4. Κατά τη διάρκεια κάθε κύκλου ελεύθερης επιτάχυνσης, ο κινητήρας πρέπει να φθάνει την ταχύτητα αποκοπής ή, στα οχήματα με αυτόματη μετάδοση της κίνησης, την ταχύτητα που προδιαγράφει ο κατασκευαστής ή εφόσον δεν διατίθενται τα δεδομένα αυτά, τα 2/3 της ταχύτητας αποκοπής, πριν αφεθεί ο επιταχυντής. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί π.χ. με παρακολούθηση της ταχύτητας του κινητήρα ή με την πάροδο ικανού χρόνου μεταξύ αρχικής ενεργοποίησης του επιταχυντή και άφεσής του, ο οποίος στην περίπτωση των οχημάτων των κατηγοριών 1 και 2 του παραρτήματος Ι της κοινής υπουργικής απόφασης Φ2/64580/2288/99 (Β' 1523), όπως αυτή ισχύει, πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 δευτερόλεπτα.

δ) Οριακές τιμές:

1. Το επίπεδο συγκέντρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει εκείνο που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή ή τις ακόλουθες οριακές τιμές του συντελεστή απορρόφησης:

Μέγιστος συντελεστής απορρόφησης για:

- πετρελαιοκινητήρες με φυσική αναρρόφηση = 2,5 m^{-1},
- πετρελαιοκινητήρες με υπερπλήρωση = 3,0 m^{-1},
- το όριο των 1,5 m^{-1} ισχύει για τα κάτωθι οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις οριακές τιμές της:

(α) σειράς Β του πίνακα στο τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ -- (Ελαφρά πετρελαιοκίνητα οχήματα - Euro4)

(β) σειράς Β1 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ (εναρμόνιση με την κ.υ.α. 50050/2044/00 (Β' 1076)) -- (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα - Euro4)

(γ) σειράς Β2 των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ -- (Βαρέα πετρελαιοκίνητα οχήματα - Euro5)

(δ) σειράς Γ των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ -- (Βαρέα οχήματα - EEV) ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 70/220/ ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή τις οριακές τιμές σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου συσκευή από εκείνη που χρησιμοποιείται για την έγκριση τύπου ΕΚ.

Όταν δεν είναι δυνατή η αναγνώριση σύμφωνα με το τμήμα 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/220/ ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, ή με το τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 88/77/ ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 1999/96/ΕΚ, τα ανωτέρω εφαρμόζονται στα οχήματα που θα ταξινομηθούν ή θα τεθούν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την 1η Ιουλίου 2008.

2. Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980 δεν ισχύουν οι διατάξεις αυτές.

3. Όχημα απορρίπτεται μόνον εφόσον η μέση αριθμητική τιμή τριών κύκλων ελεύθερης επιτάχυνσης υπερβαίνει την οριακή τιμή. Για τον υπολογισμό λαμβάνονται πέντε μετρήσεις και απορρίπτονται η μέγιστη και η ελάχιστη μέτρηση.

4. Για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 2.2 στοιχείο δ σημείο 3, τα οχήματα με οριακή τιμή συντελεστή απορρόφησης 2,5 m^{-1} και 3,0 m^{-1}, απορρίπτονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον μετρήθηκαν τιμές υπερβαίνουσες το 3,6 m^{-1}.

Επίσης, για να αποφεύγονται άσκοπες δοκιμές, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τμήματος 2.2 στοιχείο δ σημείο 3, τα οχήματα με οριακή τιμή συντελεστή απορρόφησης 2,5 m^{-1} και 3,0 m^{-1}, εγκρίνονται μετά από δύο κύκλους ελεύθερης επιτάχυνσης, εφόσον μετρήθηκαν τιμές κατώτερες του 2,0 m^{-1}.

2.3. Εξοπλισμός δοκιμών

Οι εκπομπές των οχημάτων ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ή αναφέρονται από τον κατασκευαστή."

3. Στο τέλος του Παραρτήματος ΙΙ προστίθεται σημείο 3 ως εξής:

"3. Ειδικές προϋποθέσεις για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας.

- Εφόσον είναι δυνατόν, ελέγχεται εάν η διάταξη έχει τοποθετηθεί όπως απαιτεί η οδηγία 92/6/ΕΟΚ (εναρμόνιση με την κ.υ.α. 39622/3313/92 (Β' 639)).
- Ελέγχεται εάν είναι έγκυρη η πινακίδα της διάταξης.
- Εφόσον είναι εφικτό, ελέγχεται εάν είναι απαραβίαστες οι σφραγίδες της διάταξης και, εφόσον χρειάζεται, κάθε άλλο μέσο προστασίας των συνδέσεων από δόλιο χειρισμό τους.
- Ελέγχεται, εφόσον είναι εφικτό, εάν η διάταξη περιορισμού της ταχύτητας εμποδίζει τα οχήματα που αναφέρονται στα άρθρα 2 και 3 της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ να υπερβαίνουν τις προδιαγραφόμενες τιμές."

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 2 Φεβρουαρίου 2004

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ	**ΕΜΜ. ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ**

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ